

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2016)

Heft: 4

Artikel: Anstand als Schlüssel für einen menschenfreundlichen Verkehr

Autor: Hänggi, Marcel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957829>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Anstand als Schlüssel für einen menschenfreundlichen Verkehr

MARCEL HÄNGGI

Wissenschafts-, Umwelt- und Technikjournalist und Buchautor in Zürich.

Verkehr und Mobilität – das sind zwei verschiedene Dinge, die sich gegenseitig beeinflussen. Doch werden die Begriffe meist synonym verwendet, wenn in der öffentlichen Debatte mehr Mobilität gefordert und als scheinbar logische Konsequenz ein schnelleres Verkehrsangebot geliefert wird. Durch diese Begriffsverwirrung wird mitunter ein widersprüchliches Verhalten erzeugt, denn jeder Mensch möchte möglichst mobil sein, doch keiner will möglichst viel Verkehr vor der Haustüre. Der scheinbare Widerspruch liesse sich auflösen.

2013 hat das Institut für Verkehrsplanung der TU Berlin einen «Kleinen Begriffskanon der Mobilitätsforschung» publiziert. Wie der Titel zeigt, sollte «Mobilität» ein zentraler Begriff dieser Disziplin sein. Die Publikation definiert diesen Begriff denn auch, wie es 2006 auch das Institut für Wirtschaft und Verkehr der TU Dresden mit seinem «Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften» getan hat (Ahrend et al. 2013; Ammoser/Hoppe 2006). Beide Publikationen nennen sich «Diskussionspapiere», ihre Definitionen sehen sie als Vorschläge. Was das bedeutet, ist doch sehr bemerkenswert: Die Verkehrswissenschaften verfügen für einen ihrer Schlüsselbegriffe über keine anerkannte Definition. Dieser Mangel wirkt sich handfest auf die Praxis aus. Ich will in diesem Beitrag deshalb vor allem Begriffe klären, um dann zu skizzieren, wie Verkehrspolitik aussähe, ginge man von den richtigen Begriffen aus.

Begegnet man heute in der öffentlichen wie auch in der wissenschaftlichen Debatte dem Begriff «Mobilität», dann fast immer als besser klingendes Synonym von «Verkehr». «Wir werden stets mobiler» und «die Mobilität wird immer billiger», sagt man. Weil aber das, was da zunimmt und «Mobilität» genannt wird, immer schwerere negative Folgen zeitigt, sieht sich die Verkehrspolitik mit einem Dilemma konfrontiert – ist doch Mobilität eine Grundvoraussetzung, am ökonomischen und sozialen Leben teilzunehmen, die man niemandem gern beschneidet.

Das Dilemma ist keines, wenn man begreift, dass Mobilität etwas anderes ist als Verkehr. Der Wiener Verkehrsingenieur Hermann Knoflacher drückt es mit einem einfachen Satz aus: «Liesse sich Mobilität in Kilometern messen, machte mich jede Baustelle, die mich zu einem Umweg zwingt, mobiler.» Auch die scheinbaren Gewissheiten von der «Mobilitätszunahme» und vom Billigerwerden der «Mobilität» sind leicht zu entlarven: Laut dem Bundesamt für Statistik geben die Schweizer Haushalte immer mehr für Mobilität aus, seit 2011 mehr als für Nahrungsmittel. Und Erkrankungen, die durch Bewegungsmangel ausgelöst oder begünstigt werden, nehmen zu; Kinder werden immer häufiger mit motorischen Defiziten eingeschult – so soll eine mobile Gesellschaft aussehen?

Wegeinheiten, nicht Kilometer

Mobilität ist nicht gleich Verkehr. Das erwähnte Diskussionspapier der TU Berlin definiert Mobilität als «Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen einer Person», während «Verkehr» die «realisierten Ortsveränderungen» meint. Mit anderen Worten: Mobil ist, wer sich fortbewegen kann, unabhängig davon, ob er es auch tut.

Ich schlage eine etwas andere Definition vor: Mobilität ist die Fähigkeit, Bedürfnisse nach Ortsveränderungen mit angemessenem Aufwand zu befriedigen. (Man könnte auch hier ergänzen: unabhängig davon, ob man die Ortsveränderungen tatsächlich realisiert. Aber können Ortsveränderungen, die nicht realisiert werden, tatsächlich als Bedürfnisse gelten?) Dabei kommt es mir vor allem darauf an, die Ortsveränderungen nicht in Kilometern zu messen, sondern in sinnvollen Wegeinheiten: von zu Hause zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden, zum Einkaufen, ins Kino... So definiert, hat Mobilität zwei Seiten. Die eine ist die Raumstruktur: Werden die Wege kürzer, während alle anderen Parameter gleich bleiben, werde ich mobiler. Die andere Seite ist das Verkehrsangebot: Wird dieses besser (schneller oder billiger), während alle anderen Parameter gleich bleiben, werde ich ebenfalls mobiler.

Allerdings bleiben die anderen Parameter eben nicht gleich, wenn der Verkehr schneller wird: Dann werden die Wege länger, wie die Erfahrung und empirische Studien immer und immer wieder zeigen. Man zieht weiter weg vom Arbeitsplatz, weil man gern «im Grünen» wohnt oder weil man sich die steigenden Wohnkosten an gut erschlossenen Lagen nicht mehr leisten kann. Der Quartierladen ist nicht mehr konkurrenzfähig und muss schliessen, so dass man gezwungen ist, im entfernteren Supermarkt einzukaufen. Man kann Aufträge bei weiter entfernten Kunden annehmen, muss sich aber auch gegen Konkurrenz aus einem weiteren Umkreis behaupten. Am Ende ist man auf immer längeren Strecken immer schneller immer gleich lang unterwegs, um die stets ungefähr gleichen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die Mobilität stagniert, der Verkehr wächst. Und je mehr sich die durchschnittliche Geschwindigkeit von der Gehgeschwindigkeit entfernt, desto mehr wird immobilisiert, wer gewisse schnelle Verkehrsmittel nicht nutzen kann oder will. Man kann die Mobilität nicht auf der Verkehrsseite der Medaille erhöhen, ohne gleichzeitig die Wegeseite der Medaille zu schädigen.



[ABB. 1]



[ABB. 2]

[ABB. 1] Koexistenz
in Kőniz.
(Foto: Kontextplan)

[ABB. 2] MIV-Dominanz
in Kriens. (Foto:
Markus Reichenbach)

Verkehr ist Leben

Aber auch der Verkehrsbegriff verdient eine genauere Betrachtung: Zumeist wird unter «Verkehr» Fahrzeugverkehr verstanden. Innenstädte mit Fahrverboten nennt man «verkehrs-frei», selbst wenn es in ihnen von Menschen wimmelt. Misst man den Verkehr in Personenkilometern, so besteht kein Zweifel, dass es zuviel davon gibt und seine monetären, ökologischen und sozialen Kosten untragbar sind. So gemessen, muss der Verkehr weniger werden. Misst man Verkehr aber an der Präsenz verkehrender Menschen im öffentlichen Raum, so ist dieser Verkehr notwendig, damit eine Stadt lebt. Dieses Leben zu bewahren war der Zweck des ersten Strassenverkehrs-gesetzes der Welt, des britischen *Locomotives Act* aus dem Jahr 1861. Verkehr, so verstanden, bringt Menschen miteinander in Kontakt – sofern diese Menschen sich nicht in Blechkapseln einschliessen und sich gegenseitig gefährden und solange sie sich in einem menschlichen Tempo, das heisst: mehr oder minder in Gehgeschwindigkeit bewegen (vgl. Gehl 2015).

Hat man die Begriffe erst einmal geklärt, lassen sich wenige Grundsätze formulieren, die einer menschenfreundlichen Verkehrspolitik zugrunde liegen müssten. Es sind simple *common-sense*-Grundsätze, die vor dem Zeitalter der Massen-

motorisierung weitgehend erfüllt waren und seither systematisch zurückgedrängt wurden (Hänggi 2015), deren Wieder-etablierung aber weit reichende Auswirkungen hätten:

— Mobilität ist ein essentielles Gut und muss für alle gewährleistet sein, namentlich auch für die Schwächsten – es kann nicht sein, dass man kleine Kinder regelrecht dressieren muss, damit sie den Verkehr  berleben –, wobei jeder sich in der ihm entsprechenden Art bewegen darf (Kinder sprunghaft, Alte langsam usw.).

— Der öffentliche Raum dient mehreren Funktionen: dem Unterwegssein genauso wie dem Aufenthalt, dem gezielten Unterwegssein genauso wie dem ungezielten (Flanieren, Spiel und Sport). Verkehr soll Menschen miteinander in Kontakt bringen, nicht trennen.

— Es gelten die Regeln des allgemeinen Anstands: Der Stärkere nimmt auf den Schwächeren Rücksicht; niemand beansprucht für sich viel mehr Platz, als er allen anderen zuge-steht; niemand behauptet durch seine Verkehrsmittelwahl, wichtiger zu sein.

Befolgte man diese Regeln, würde die Gehgeschwindigkeit nicht zur einzigen, aber zur privilegierten Geschwindigkeit, auf die sich die Gestaltung der öffentlichen Räume einstellt. Allein die Regel, dass der Stärkere auf den Schwächeren Rücksicht

nimmt – ausserhalb des Verkehrs eine Selbstverständlichkeit – bedingt die simple Verkehrsregel, dass bei Unfällen der Stärkere verantwortlich ist. Wird sie durchgesetzt, muss jeder sich so fortbewegen, dass er auch für ein Kind, das unvermittelt hinter dem nächsten Sichthindernis hervor rennt, keine Gefahr darstellt. Befolgte man die Regeln, resultierte daraus automatisch eine «Stadt der kurzen Wege». Versucht man indes, die Wege zu verkürzen, ohne die Geschwindigkeit des Verkehrs zu ändern, zäumt man das Pferd am Schwanz auf.

Ich erwähne die nötige Umweltverträglichkeit in meinen Grundregeln nicht. Würden sie befolgt, wären viele verkehrsbezogene Umweltfolgen gelöst oder leicht lösbar.

Die falschen Strategien

Die heutige Verkehrsdebatte setzt auf ein paar Techniken, die den Verkehr menschen- und umweltverträglicher machen sollen: «Elektromobilität», selbstfahrende Autos, Telearbeit, Mobility Pricing. Wie sinnvoll erscheinen diese Strategien im Lichte der oben genannten Grundregeln?

— Wer «Elektromobilität» sagt, meint eigentlich elektrischen Individualverkehr. Dass Motorfahrzeuge in Zukunft elektrisch sein müssen, ergibt sich allein aus den klimapolitischen Anforderungen. Es ist aber sinnlos, das Auto, das sich über hundert Jahre mit dem Verbrennungsmotor herausgebildet hat, elektrisch nachbilden zu wollen. In einer Welt der langsameren Geschwindigkeiten wird das auch nicht nötig sein, der Elektromotor wird dem Verbrennungsmotor überlegen sein.

— Statt sich von selbstfahrenden Autos eine Humanisierung des Verkehrs zu erhoffen, setzt eine verantwortungsvolle Verkehrsgestaltung den selbstgehenden Menschen ins Zentrum.

— Telearbeit hat ihre Vorzüge, kann aber menschliche Kontakte nicht ersetzen und sollte die Ausnahme bleiben. In einer Welt der langsamen Geschwindigkeiten werden aber die Arbeitswege kürzer sein, der Arbeitsverkehr wird kein Problem mehr darstellen.

— Ein Mobility Pricing, das der Nachfragesteuerung dient und attraktive Wege und Zeiten höher bepreist, hat im Gegensatz zur «Elektromobilität» den richtigen Namen: Statt den Verkehr zu verteuern, schafft es unterschiedliche Preise für unterschiedliche Grade der Mobilität. Wer nicht zahlungskräftig ist, wird in die Randstunden oder auf unattraktive Wege verwiesen. Die integrativen Funktionen des Verkehrs gehen verloren, die soziale Desintegration der Bevölkerung wird in die Geografie eingeschrieben (Graham 2005; siehe auch Dennis/Urry 2009).

LITERATUR

- Christine Ahrend, Oliver Schwedes, Stephan Daubitz, Uwe Böhme, Melanie Hergert (2013): *Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung*. IVP Discussion Paper 1/2013. Berlin.
- Hendrik Ammoser, Mirko Hoppe (2006): *Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften. Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens*. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr 2/2006. Dresden.
- Kingsley Dennis, John Urry (2009): *After the Car*. Cambridge.
- Jan Gehl (2015): *Städte für Menschen*. Berlin.
- Stephen Graham (2005): «Software-sorted geographies», in: *Progress in Human Geography* 29: 562–580.
- Marcel Hänggi (2015): *Fortschrittsgeschichten. Für einen guten Umgang mit Technik*. Frankfurt am Main. (Darin namentlich das Kapitel «Tempo»)
- Hermann Knoflacher (1996): *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren*. Wien. (Ich zitiere Knoflacher im Beitrag nicht aus seinen Publikationen, sondern nach einem seiner Vorträge.)

LINK

www.mhaenggi.ch

RÉSUMÉ

Le savoir-vivre, clé de la convivialité des déplacements

Au cours des dernières années, différents instituts académiques de planification transports ont tenté de définir la notion de mobilité. En effet, les sciences des transports ne disposent d'aucune définition universellement reconnue pour ce concept-clé – ce qui n'est pas sans incidences sur la pratique. Le terme de mobilité est souvent utilisé comme synonyme euphémisant de trafic. De fait, la politique des transports se voit confrontée à des attentes très contradictoires, puisqu'il s'agit de favoriser la mobilité tout en limitant le trafic et ses effets négatifs. Or, mobilité et trafic ne signifient pas la même chose. Ainsi pourrait-on définir la mobilité comme la capacité de satisfaire les besoins en déplacements au prix d'un investissement raisonnable, alors que le trafic renvoie aux déplacements effectués. A cet égard, il est important de penser les déplacements selon des unités de parcours pertinentes, en considérant par exemple les trajets entre domicile et lieu de travail plutôt que le nombre de kilomètres parcourus.

Dans cette perspective, on peut influencer sur la mobilité en travaillant sur les structures spatiales: de courtes distances accroissent la mobilité. Théoriquement, celle-ci pourrait aussi être améliorée par des moyens de transport plus rapides.

Mais, comme diverses études empiriques l'ont montré de façon convergente, une offre de transport plus rapide entraîne aussi un allongement des distances parcourues, de sorte qu'en réalité, le trafic augmente alors que la mobilité stagne. Dans un tel scénario, les personnes qui ne peuvent ou ne veulent utiliser un mode de transport plus rapide deviennent de moins en moins mobiles.

Qui dit trafic ne dit toutefois pas seulement véhicules. Ainsi un important volume de circulation piétonne représente-t-il la condition pour qu'un espace public urbain soit animé. De ce point de vue, le trafic met les gens en contact les uns avec les autres. Pour qu'il puisse déployer un tel effet, cependant, il faut que la mobilité soit garantie pour tous, que l'espace public soit aménagé de façon multifonctionnelle et qu'y prévalent les règles du savoir-vivre élémentaire, selon lesquelles les plus forts doivent faire preuve d'égards envers les plus faibles. L'actuel débat sur les transports porte toutefois essentiellement sur des solutions techniques – solutions qui deviendraient superflues si l'on mettait l'être humain et la marche au centre des réflexions.